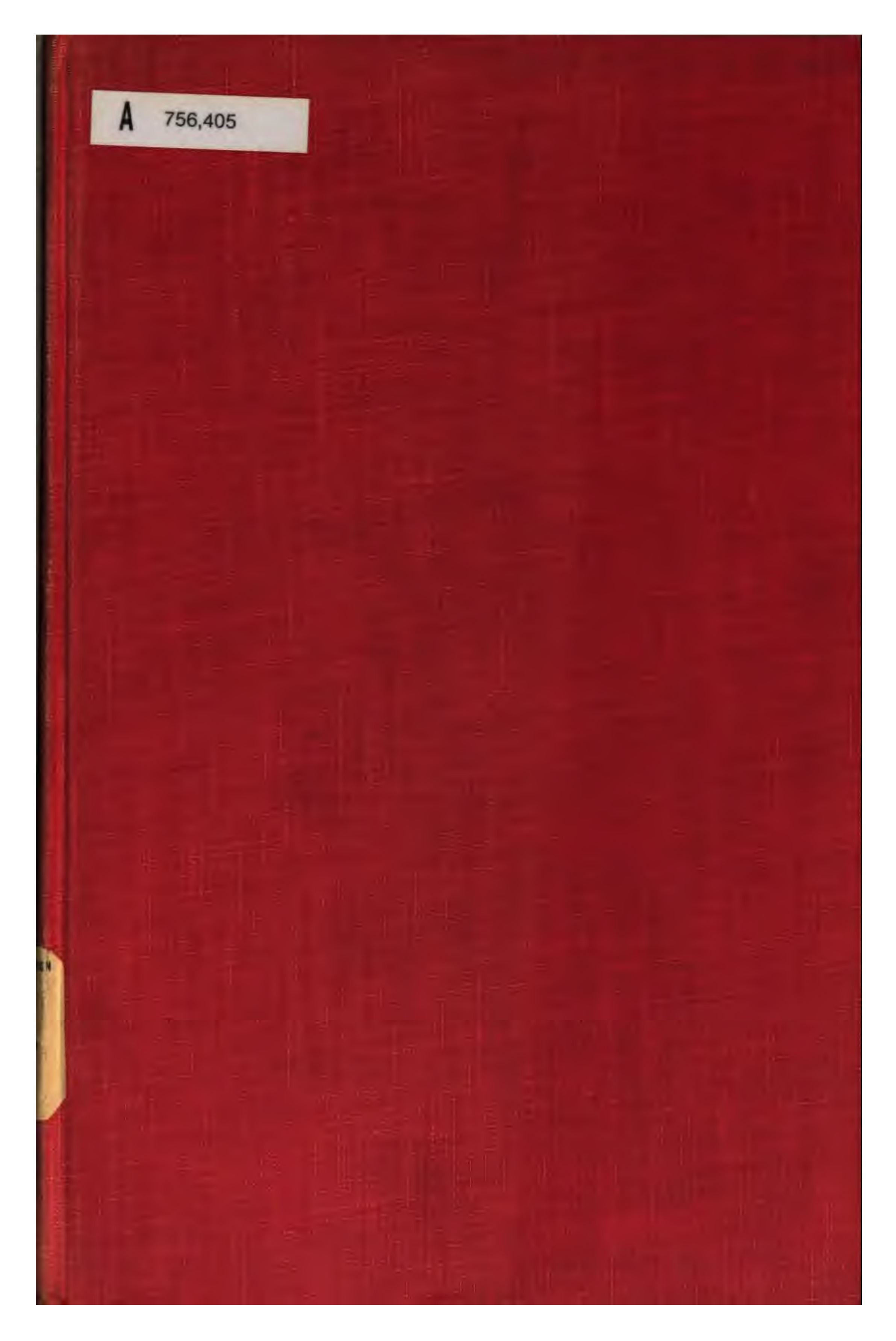



PROPERTY OF
University of
Michigan
Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS





LE RACHAT

DES

CHEMINS DE FER,

SA CORRÉLATION

AVEC

LA QUESTION DU TRAVAIL,

PAR

F. KÉRIZOUËT,

INGÉNIEUR CIVIL.

PARIS,

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET C[ie],

Rue Bergère, 8, près le boulevart Montmartre.

1848.

LE RACHAT

DES CHEMINS DE FER,

SA CORRÉLATION

AVEC

LA QUESTION DU TRAVAIL.

La reprise de possession des chemins de fer par l'État est une satisfaction aux nécessités actuelles de la France, dont les voies de transport sont dans des conditions tout autres que celles de l'Angleterre et des États-Unis. C'est pour avoir méconnu ces nécessités et ces différences, que les défenseurs des Compagnies se sont récriés, non seulement contre le projet, mais contre la pensée de rachat. Il est malheureusement trop facile d'expliquer l'unique argument des Compagnies ou plutôt de leurs administrateurs, préoccupés de leurs intérêts privés, de leurs positions acquises. Cette explication n'a rien d'offensant : dans le milieu social où nous vivons, le désintéressement n'est certainement pas la règle ordinaire.

L'argument est celui-ci : *Il y a contrat entre l'État et les Compagnies, et dès lors les contractants sont liés réci-*

proquement, non seulement par un lien de droit privé, mais encore par un lien de droit public, dont le respect est nécessaire au crédit de l'État. C'est là, dit-on, *un principe de conservation que les gouvernements doivent protéger, s'ils ne veulent pas donner l'exemple de la violation de tous les droits. Attenter à la propriété, c'est se placer sur une pente qui conduit à l'abîme.*

Les Compagnies, en invoquant ces grands mots, me semblent avoir outrepassé leur but; elles se seront aliéné les esprits sérieux de l'Assemblée nationale, qui sauront dégager le rachat des chemins de fer de toute considération fantastique.

La question est simple, si on veut l'examiner à son vrai point de vue. On peut la réduire à deux termes: son *utilité* (appuyée sur le droit) et sa *réalisation.*

La réalisation, c'est-à-dire le *mode de rachat,* est une affaire de détail: une plus ou moins grande quantité de valeurs en échange des chemins, un temps plus ou moins long pour acquitter ces valeurs, cette partie de la solution est une affaire d'arbitrage; elle est sans importance, en comparaison de l'autre partie, que j'ai appelée l'*utilité du rachat.* Car ce n'est pas seulement une mesure utile, c'est une mesure nécessaire. Je voudrais pouvoir le démontrer.

Engagements envers l'État.

Il faut d'abord bien poser ce qu'on peut appeler la base de la question, seul moyen d'arriver à une solution que des intérêts privés cherchent à rendre difficile, sinon impossible. Aussi le premier soin de ces intérêts coalisés a-t-il été de déplacer cette base. Ils n'admettent aucune différence entre les engagements

que souscrivent des particuliers et les engagements qui lient l'Etat aux Compagnies. Une pareille similitude me semble inadmissible. Lorsque des particuliers s'engagent par promesse, ils sont tenus de livrer la chose promise, et non pas son équivalent, parce que dans ces contrats figurent toutes les parties intéressées, et qu'elles ont pu s'engager comme elles l'ont voulu. Mais dans tout engagement d'État, il en est autrement; il y figure tacitement une partie intéressée, c'est le public, c'est l'universalité des habitants d'un pays. L'intérêt public doit donc être sauvegardé. C'est là un point de droit qui lie d'avance, et sans qu'il soit besoin de l'exprimer, ceux qui se proposent de s'engager envers l'État. Le premier devoir de tout citoyen est de ne pas nuire à son pays. Ce pacte tacite n'est-il pas le plus sacré de tous les contrats? Concevrait-on, par exemple, qu'un ministre des travaux publics pût aliéner une source d'eau qui serait ultérieurement reconnue indispensable à l'alimentation d'un canal? Concevrait-on qu'un ministre de la guerre, par trahison ou par inintelligence, pût compromettre, au moyen d'une cession, la défense d'une place forte? De pareils engagements ne pourraient être maintenus envers un cessionnaire; ils ne donneraient lieu qu'à une indemnité.

Si donc les chemins de fer, en France, présentent un de ces cas rares où l'État est conduit par des circonstances impérieuses à remplacer un engagement par une indemnité, nul n'a le droit de crier à la spoliation, à la violation du contrat, car c'était là une clause réservée.

Ce principe reconnu, que deviennent ces menaces de

discrédit pour l'État, ces protestations d'actionnaires? Ce n'est plus dès lors qu'une question d'appréciation de circonstances, d'opportunité; et l'on ne peut méconnaître que l'Assemblée nationale ne soit un meilleur juge, un pondérateur plus impartial que les administrateurs des Compagnies.

Le chemin de fer est une concession pour cause d'utilité publique.

Si l'État a le droit d'annuler la vente d'une propriété nationale, il est impossible de lui contester ce droit lorsqu'il ne s'agit que d'une concession. Un chemin de fer n'est pas, en effet, une propriété ordinaire; c'est l'octroi d'un privilége, d'un monopole, perpétuel pour les uns, temporaire pour les autres, et inégalement limité. Les Compagnies, avec leur adresse habituelle, n'ont pas manqué de se prévaloir de ces distinctions. Elles prétendent que l'État s'est désisté envers elles du droit d'expropriation en stipulant un court délai, celui de quinze ans, pendant lequel l'expropriation n'aurait pas lieu.

On ne peut nier la force de cette objection, fondée sur une exception. Mais elle est plus spécieuse que réelle.

D'abord, cet argument n'est pas admissible pour les Compagnies dont les cahiers de charges ne renferment pas cette clause exceptionnelle. Quelques circonstances exceptionnolles ne sauraient empêcher l'administration d'une grande nation, lorsqu'il s'agit d'une mesure générale qui concerne la sécurité du pays, et qui n'a d'utilité que par son ensemble.

Mais, les conditions fussent-elles les mêmes pour

toutes les Compagnies, on doit maintenir comme inaliénable, comme imprescriptible, le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique; car l'utilité publique est un point de fait qui dépend de l'imprévu des choses humaines, et qu'il n'est donné à personne de préjuger, pas même au législateur.

L'exception dont se prévalent les Compagnies n'est donc en réalité que l'oubli d'un principe, et l'on ne doit y voir que la promesse complaisante d'un gouvernement qui croyait à sa stabilité. D'ailleurs, l'inconnu des chemins de fer provoquait aux expériences, et ce n'était pas trop, dans des temps calmes, qu'une expérience de quinze ans. Mais aujourd'hui que les faits ont marché à pas de géant, aujourd'hui, au seuil d'une révolution politique et sociale, c'est presque une naïveté que la prétention des Compagnies à leur conservation, comme si rien n'était changé autour de nous, comme si des besoins nouveaux ne surgissaient pas impérieusement pour la France, comme si les chemins de fer ne devaient pas recevoir leur mission sociale.

Le caractère essentiel des concessions de chemins de fer est celui de l'utilité publique. Ce caractère prédomine dans tous les projets de loi, soit que l'exploitation des chemins fût dévolue à l'État, comme on le proposait en 1838, soit qu'elle fût abandonnée aux Compagnies, comme on l'a décidé en 1842. Les raisons qui ont déterminé la préférence en faveur de la loi de 1842 sont purement politiques, et, pour ainsi dire, de circonstance. L'opposition de cette époque ne niait pas les inconvénients des Compagnies; elle croyait éviter un plus grand mal, en privant le gouvernement d'un nou-

veau et puissant moyen de corruption (1). M. Arago, organe et rapporteur de l'Opposition, reconnaissant plus tard cette erreur, en a fait à la tribune une sorte d'amende honorable.

Il semblerait que le moment est venu pour les pouvoirs parlementaires de faire de la bonne administration, et de subordonner la politique de circonstance, la politique personnelle, aux véritables intérêts du pays. L'Assemblée nationale proclamera que les chemins de fer sont des voies de communication perfectionnée, qu'ils sont par conséquent un attribut de la propriété; que la propriété en France ne saurait progresser aussi bien que dans les pays étrangers, tant qu'elle ne sera pas dégagée des servitudes inutiles. C'est donc par respect pour la propriété qu'il faut réclamer contre le système d'exploitation par les compagnies. Si le travail, qui n'est autre chose que la culture de la propriété, constitue la richesse d'une nation, on est forcé de reconnaître que l'un des devoirs de l'Assemblée nationale est de rendre les chemins de fer à leur véritable destination. Dans l'état actuel du pays, dans un moment où tous les bons citoyens ne forment qu'un vœu, la renaissance et l'accroissement du travail, est-il supposable que les ménagements de personnes, de positions acquises, que les intérêts privés prédomineront? Ce serait injurier l'Assemblée nationale. Elle saura se maintenir dans la haute sphère de l'administration, et les chemins de fer redeviendront ce qu'ils auraient toujours dû être, des instruments agricoles, industriels et commerciaux.

(1) L'immixtion de la Commune pouvait être un correctif.

Impossibilité de concilier l'intérêt de l'État et l'intérêt des Compagnies.

Les Compagnies, qui sont administrées et représentées par des hommes habiles, savent parfaitement bien que c'est là le nœud de la question : aussi se sont-elles toujours attachées à amoindrir l'importance économique des chemins de fer, et à les détourner, pour ainsi dire, de leur destination. On se garde bien, par exemple, de signaler leur influence irréparable sur la création des établissements industriels. On les présente comme une simple opération financière, comme un nouvel aliment de commandite. Restreindre à ces proportions l'une des plus précieuses découvertes de la science moderne, c'est non-seulement en manquer le but, mais c'est en faire l'application à contre-sens. Quel est, en effet, l'unique mobile du capitaliste concessionnaire? le bénéfice. — Et quel est le mobile du législateur qui concède un chemin? le bien-être du pays. Or, ces deux mobiles sont inconciliables; les faits le prouvent.

La prime de l'action, dont les banquiers concessionnaires étaient les régulateurs, n'était-ce pas un empêchement à la réduction des tarifs? Or, la prime s'est élevée jusqu'au scandale.

L'impopularité des chemins de fer n'est-elle point un juste châtiment? Leur usage est trop cher : je crois avoir démontré dans une récente publication (1) que les prix français sont doubles des prix anglais S'est-on préoccupé des raisons politiques, des raisons hygiéniques qui réclamaient l'abaissement des tarifs aux

(1) Voir la Note, à la fin.

abords des grandes villes? Le dimanche, le jour de la promenade du peuple, les Compagnies ont élevé leurs prix pour accroître leurs recettes. Il en coûte 1 fr. 25 c. pour le parcours de Paris à Versailles, qui, autrefois, par voitures, coûtait 75 c. On gagne en vitesse, il est vrai, ce qu'on perd en argent. C'est là un progrès plus sensible pour le riche que pour le pauvre. Par le même motif, par un calcul d'escompteur, on a vu des Compagnies convertir en géhennes les wagons de troisième classe, et même les supprimer dans quelques convois. Il a fallu qu'au nom de l'humanité intervînt un règlement administratif dont les Compagnies ont refusé de reconnaître la légalité en vertu de leurs droits acquis.

Quant aux marchandises, le commerce n'a qu'une voix pour protester contre les entraves qui réglementent les chargements et les livraisons, et contre la facilité et l'impunité des abus.

Le capitaliste spéculateur ne pouvait pas négliger les précieux accessoires des chemins de fer. Dans la *Revue indépendante* (1), j'ai signalé la puissance absorbante des têtes de ligne, et j'ai jeté le cri d'alarme contre des spéculations si menaçantes pour la ville de Paris. J'ai cherché à démontrer par des chiffres que les Compagnies, pour obéir à leur loi d'existence, qui est le lucre, seront amenées par la force des choses à déplacer Paris, à bénéficier des terrains, à pressurer le commerce par le magasinage, et à surcharger la capitale d'une immense population ouvrière, le danger le plus imminent peut-être de la société actuelle.

La révolution de 1848 en est un éclatant témoignage:

(1) *Revue indépendante*, livraisons des 10 octobre 1847 et 10 janvier 1848.

c'est par la popularité, plutôt que par une police répressive, qu'il est possible de garantir un instrument aussi vulnérable qu'un chemin de fer. On doit commencer à comprendre que cet instrument est politique plutôt que financier. Après les complaisances coupapables du dernier règne envers les Compagnies, après les fautes commises par leurs Conseils d'administration, je m'étonne que les actionnaires ne se tournent pas vers l'État comme vers leur seul protecteur, et n'acceptent pas avec empressement l'équivalent de valeurs incertaines et désormais compromises.

Après ces considérations en faveur du rachat, j'ai hâte d'arriver à un argumeut auquel je ne connais pas d'objection possible.

Uniformité des tarifs.

Quand une grande nation comme la France apporte dans ses relations économiques une radicale innovation, le premier devoir du gouvernement est d'en faire une œuvre nationale, une œuvre de justice, et mieux encore, une œuvre de bienfaisance. Eh bien! tant que les tarifs ne seront pas uniformes sur les chemins de fer, leur exploitation sera une immense et permanente iniquité.

La concurrence n'est-elle pas le régime constitutif de la production? N'est-ce pas une prime pour les uns contre les autres, que l'inégalité du prix de transport? La faculté pour un chemin de fer de baisser ses tarifs afin d'augmenter encore son trafic, c'est donc la faculté de préjudicier aux industries établies ou à établir dans les pays pauvres, c'est-à-dire sur les lignes

les moins fréquentées, car le tarif est en raison inverse du trafic. L'intérêt de l'État est précisément le contraire. Ce ne sont pas les pays riches qu'il faut enrichir, mais les pays pauvres; c'est dans les campagnes qu'il faut activer et fixer le mouvement des populations, au lieu de les agglomérer jusqu'à l'excès sur quelques points privilégiés. Cette équitable et utile répartition était l'admirable mission des chemins de fer. Mais les spéculateurs en ont fait un instrument d'exploitation et d'agiotage sans s'inquiéter de la sécurité publique. Et cela devait être: ils faisaient leur métier.

Il appartient à l'Assemblée des représentants du peuple de restituer aux chemins de fer leur mission administrative. Ce serait même entrer dans la voie de l'avenir que d'en faire une œuvre d'humanité. Pourquoi chaque convoi n'aurait-il pas ses wagons gratuits pour les infirmes et les nécessiteux, servitude imposée aux Compagnies en faveur de l'armée? La locomotion gratuite, ce puissant moyen d'instruction pour l'ouvrier dont les études sont éminemment pratiques, ne pourrait-elle pas devenir une récompense nationale, de même que la rétribution attachée à la croix d'honneur du soldat?

Lignes agricoles et stratégiques.

Si l'on veut sérieusement le développement de l'agriculture et l'amélioration du sort des populations pauvres, on n'y parviendra que par des moyens matériels, et l'un des plus efficaces est certainement le chemin de fer. Par cet appareil locomoteur, l'engrais

des villes peut se répandre dans un rayon éloigné, et le défrichement devient possible, parce qu'alors seulement il cessera d'être ruineux. Défricher sans engrais, c'est chercher la pierre philosophale. Les 660 tonnes d'engrais qui sortent journellement de Paris peuvent aider à une solution difficile, celle du travail. Dans notre pays, où l'amélioration de l'agriculture est le vœu de tous, le transport des engrais devrait être, comme le transport des journaux en Amérique, gratuit. Cette puissante ressource dans la culture des terres est impossible par le système des Compagnies. Et si, par exception, quelques lignes, en raison de leur immense trafic, celle du Nord par exemple, consentent à certaines réductions de tarifs, ces réductious seront impossibles sur les lignes les moins fréquentées, comme celle de l'Ouest, par la raison que toute Compagnie ne peut se dispenser de couvrir ses frais d'exploitation ; c'est-à-dire que les pays pauvres, ceux qui ont le plus besoin de transports économiques, seront précisément des contrées déshéritées en faveur des contrées riches, contre-sens éconemique et injustice.

Si de cet aperçu agricole on passe à l'aperçu stratégique, on reconnaît que la défense du territoire est également omise, comme une inutilité, dans le système des Compagnies. Les capitalistes s'inquiètent peu de savoir si les bassins houillers sont devenus des arsenaux maritimes, si la défectuosité des canaux ne réclame pas l'adjonction des voies de fer pour l'approvisionnement des ports de mer et pour leur rapide et régulière communication; car, de ce côté, il ne faut espérer ni prime ni dividende.

Les lignes agricoles et stratégiques, si nécessaires à

la France, seront pendant longtemps des lignes stériles dont l'établissement n'est possible que par le concours des lignes productives. La réunion des grands chemins de fer sous une seule et même administration est donc aussi indispensable que l'uniformité de leurs tarifs.

CONCLUSION.

Que l'Assemblée nationale ne perde pas de vue ce parallèle : pour tout capitaliste, un chemin de fer est une pure question de placement et de rendement; pour un gouvernement, c'est une question de richesse et de puissance nationales.

Les chemins de fer offrent une heureuse occasion de décréter une œuvre populaire : car la locomotion à bon marché est l'un des éléments de la *vie à bon marché;* c'est un bienfait renouvelé pour tous à chaque jour et à chaque heure.

En présence d'un résultat si désirable, je ne m'exquerais pas l'objection financière, *la pénurie du Trésor*. L'État sera bien moins obéré par le rachat des chemins que par la nécessité de venir en aide chaque année aux mauvaises lignes. En bonne économie politique, la première règle des voies de transport est de payer les mauvaises par les bonnes, afin de les multiplier le plus possible, parce que toute voie de communication n'est pas un but, mais un moyen de richesse nationale. Laisser aux Compagnies les lignes productives et grever l'État des lignes onéreuses, c'est donc appauvrir la France. Nos voies de communication, comparées à celle de l'Angleterre, de la Belgique, de

l'Allemagne, donnent l'explication de notre infériorité industrielle et agricole, malgré le bas prix de la main-d'œuvre, l'intelligence de nos ouvriers et le bon marché de nos matières premières.

Lorsque je vois ces grandes nécessités publiques presque méconnues trois mois après la révolution de 1848, et mises en balance avec les convenances de quelques compagnies d'actionnaires, je me prends à désespérer de mon pays.

Tableau des tarifs comparés à ceux d'Angleterre.

Par kilomètre.	Londres à Birmingham.	Rouen.	Nord.	Orléans.
	fr.	fr.	fr.	Coupé. fr. 0,123
Premières	0,139	0,114	0,104	0,10
Secondes	0,09	0,09	0,078	9,077
Troisièmes	0,06	0,07	0,052	0,052

En Angleterre : 1° excédant de bagages, *néant ;* 2° transport des voitures et des chevaux, *à meilleur marché.*

Les tarifs sont donc sensiblement les mêmes, en tant que numéraire. Mais, pour l'exactitude de la comparaison, il faut tenir compte, non de la quantité, mais de la valeur de ce numéraire. Si donc l'on prend comme autant d'unités de valeurs, le temps, le prix de la main-d'œuvre et l'état respectif des fortunes dans les deux pays, on reconnaîtra qu'en France la locomotion par chemin de fer *coûte deux fois autant* qu'en Angleterre, puisque la vitesse des parcours, le prix du travail et le chiffre des fortunes y sont presque moitié moindres.

(*Revue indépendante*, livraison du 25 octobre 1847.)









